

POLAR  
PAM  
5015

POLARPAM

Arctic



*l'Arctique*

BOREAL INSTITUTE  
LIBRARY



Pam:  
656-(\*41N)  
ALA

Pam: 656: (\*41N) ALA







No.: Transport canals































Le silence ne règne plus sur l'Arctique. Parfois on entend encore plonger une rame ou même aboyer des chiens, mais ces bruits nostalgiques sont maintenant étouffés par un avion à

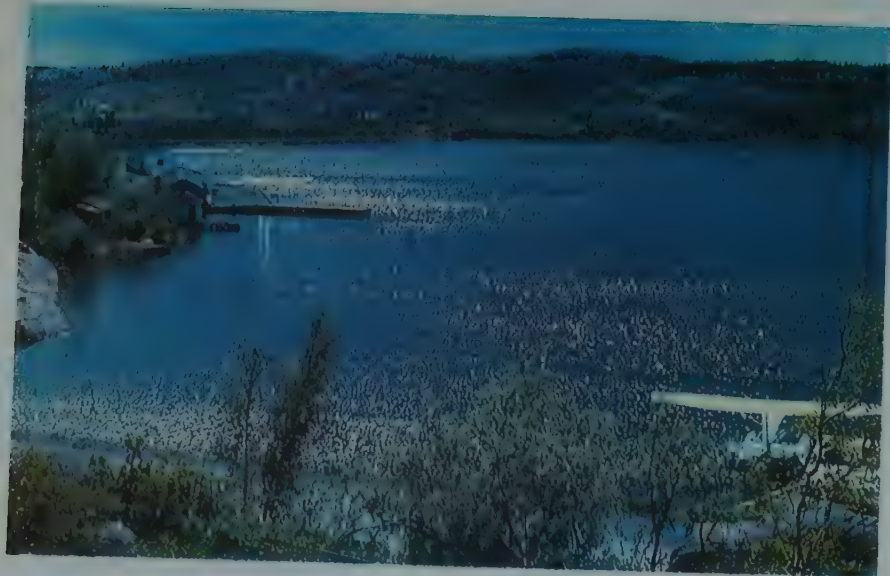






























coast. Further east, NTCL barges based in Churchill supply the communities along the Keewatin shore of Hudson Bay.

The Western Arctic also has two other ways of moving people and goods. The White Pass and Yukon Railway still operates on its 177 km of track between Skagway, Alaska, and Whitehorse. In addition to having a thriving passenger trade, the railway has been a leader in containerization and the concept of intermodal transportation. At its Skagway terminus, the railway operates a large ocean terminal and its ships steam between Skagway and Vancouver carrying general cargo inbound and mining products outbound. At the other end, just beyond Whitehorse, special bins full of concentrates mined hundreds of kilometres farther north are transferred from trucks operated by the White Pass and Yukon to rail flatcars for shipment to the sea. Some people may think this narrow gauge railway a quaint survivor of a bygone era, but it is a vital transportation link to residents of the Yukon.

The Western Arctic has a number of

[illegible][illegible]

tions qui se trouvent sur les rives du fleuve et le long de la côte arctique. Plus à l'est, des chalands de la même compagnie basés à Churchill approvisionnent les collectivités le long de la côte Keewatin de la baie d'Hudson.

L'Arctique occidental dispose de deux autres moyens de transport. La compagnie White Pass & Yukon Railway exploite une ligne ferroviaire de 177 km reliant Skagway (Alaska) à Whitehorse. Outre un trafic important de passagers, elle a joué un rôle primordial en matière de conteneurisation et de transport intermodal. La compagnie exploite également un important terminus maritime à Skagway ainsi qu'un service maritime entre ce port et Vancouver, assurant ainsi le transport des marchandises diverses vers le nord, et des minerais vers le sud. À l'autre extrémité, un peu au-delà de Whitehorse, des caissons spéciaux remplis de minerais concentrés extraits à des centaines de kilomètres plus au nord sont déchargés des camions de la compagnie White Pass & Yukon, pour ensuite être rechargés sur des wagons plate-forme à destination du Pacifique. Pour certains, cette voie à écartement étroit peut sembler un vestige du passé, mais en fait, elle constitue un moyen de transport essentiel pour les habitants du Yukon.



















ing comprehensive regulatory and control procedures to ensure that the companies building the pipeline comply with all the requirements set down in the plan agreed to by Canada and the United States.

With the discovery of trillions of cubic feet of natural gas in the High Arctic, thought is being given to transporting this product. Although not commercially feasible at present, the rising cost of oil may make these gas deposits a desirable commodity in southern markets. If so, high-powered liquid natural gas (LNG) tankers, either with icebreaking capability or helped along by an icebreaking tug, may be plying their way through Arctic waters to East Coast ports by the mid-1980s.

These developments hold great possibilities for future energy sources. But they also provide the opportunity for major accidents or other incidents in our Arctic Waters. The Arctic Waters Pollution Prevention Act, passed by Parliament in June, 1970, and its Regulations ensure that ships navigating in Canadian Arctic waters are designed, constructed, equipped, manned and operated in a way that presents a mini-

[illegible][illegible]

et de contrôle détaillées pour obliger les compagnies construisant le pipeline à satisfaire aux exigences de ce projet conjoint.

La découverte d'un important gisement de gaz naturel dans le Haut Arctique soulève un problème de transport. Bien que son exploitation ne soit pas rentable pour le moment, le coût croissant du pétrole pourrait modifier cet état de chose et rendre ces dépôts de gaz naturel très intéressants pour les marchés du sud. Si tel est le cas, il se pourrait que, vers 1985, de puissants méthaniers (capables de briser la glace eux-mêmes ou secondés par des remorqueurs brise-glaces) puissent se frayer un chemin dans les eaux arctiques vers les ports de la côte occidentale.

Ces découvertes promettent de fournir d'intéressantes sources d'énergie, mais aussi d'augmenter les risques d'accidents majeurs ou autres incidents dans les eaux de l'Arctique. La Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, passée par le Parlement en juin 1970, ainsi que les règlements y afférent, stipulent que tout navire naviguant dans les eaux arctiques du Canada doit répondre à des exigences bien précises quant à ses plans, sa construction, son équipement, son équipage et son fonctionnement afin de réduire au minimum les









Photo: HWC/SBSC



Photo: HWC/SBSC



from January to May, the period of most severe ice. It would provide assistance in any marine accident in the region, ensure compliance with the Arctic Waters Pollution Prevention Act, perform search and rescue operations and provide a base for hydrographic and marine science studies in otherwise inaccessible regions. If, when the plans are reviewed in 1980, the decision is to go ahead, the world's most powerful and effective icebreaker could be carrying the Canadian flag throughout the Arctic as early as 1985.

[illegible]

Arctique pendant les mois les plus rigoureux, c'est à dire de janvier à mai. Il fournirait l'aide nécessaire en cas d'accident maritime, assurerait le respect de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, effectuerait des opérations de recherche et sauvetage et servirait de base à des études hydrographiques et océanographiques dans des régions autrement inaccessibles. Si en 1980, après révision des plans, on en décidait la construction, le brise-glace le plus puissant et le plus efficace au monde, battant pavillon canadien, pourrait naviguer d'un bout à l'autre de l'Arctique dès 1985.











Transport  
Canada

Transport  
Canada

University of Alberta Library



0 1620 0337 1471

TP-2271

